



Città metropolitana
di Roma Capitale

DIPARTIMENTO IV
Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio
SERVIZIO 1 “Urbanistica e attuazione del PTMG”

Il Dirigente, Dott. Marco Cardilli

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

PEC: va@pec.mite.gov.it

REGIONE LAZIO

DIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE
E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA

Area Autorizzazioni Paesaggistiche e
Valutazione Ambientale Strategica

vas@regione.lazio.legalmail.it

e, p.c.

ENAC

PEC: protocollo@pec.enac.gov.it

CITTA' METROPOLITANA ROMA CAPITALE (CMRC)

U.E. “Supporto al Sindaco metropolitano e relazioni istituzionali”

Direttore

Dott.ssa Ilaria Papa

e-mail:

supportoistituzionale@cittametropolitanaroma.it

OGGETTO: VASNI-2022_08. ENAC. Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano/Programma Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) – [ID:8657].
Richiesta contributi.

In relazione all'argomento in oggetto, esaminata la documentazione resa disponibile mediante il link <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8875/13053>, si rappresenta quanto segue.

Come risulta dalla comunicazione della Regione Lazio, “Direzione Regionale Per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica”, di cui alla nota prot. U0788115 del 10/8/2022, acquisita con prot. CMC – 2022 – 0128064 DEL 10/8/2022, “Con nota prot. n.90493-P del 21/7/2022, (...) l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), in qualità di Ente Proponente ha comunicato l'avvio della fase di consultazione di Valutazione ambientale strategica (VAS) per il procedimento in oggetto ai sensi dell'art.13 del D.lgs. n.152/2006. (...) Con nota prot. n.98288 del 5/8/2022, (...), il Ministero della Transizione Ecologica, Autorità Competente per il procedimento in oggetto, ha comunicato che a causa di alcuni disguidi nella comunicazione, la fase di scoping, avviata in data 21 agosto 2022 ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.Lgs. 152/2006, è estesa per una durata di 15 gg, portando il termine al 6 settembre 2022.

Il Rapporto Preliminare in relazione ai “Contenuti e Obiettivi del Piano Nazionale degli Aeroporti” (di seguito PNA) precisa che “in linea con il nono obiettivo dell'Agenda 2030 che si concentra sulla



Il Dirigente, Dott. Marco Cardilli

costruzione di infrastrutture resilienti, sulla promozione dell'innovazione e di un processo di industrializzazione equa, responsabile e sostenibile, gli obiettivi del PNA per sommi capi si possono così riassumere:

- Individuare i livelli di accessibilità e di connettività degli aeroporti italiani e indicare i livelli di con-accessibilità sul territorio nazionale;
- Stimare le potenzialità di mercato a livello aggregato e dei singoli aeroporti e individuare le criticità di sviluppo per l'accompagnamento della domanda, da condividere rispetto alla procedura di VAS;
- Caratterizzare il ruolo del trasporto aereo e la sua integrazione nella rete dei trasporti nazionale con riferimento:
 - a servizi intermodali che facilitino l'accessibilità sostenibile per la mobilità internazionale e di lungo raggio;
 - alla complementarità del trasporto aereo per le aree dove l'accessibilità ferroviaria è modesta e/o sono lunghi tempi di implementazione dei potenziamenti pianificati;
- Individuare le aree di “remoteness” caratterizzate da livelli di con-accessibilità inferiori a una determinata soglia e quindi incapaci di soddisfare i bisogni delle comunità di riferimento, che necessitano quindi di progettualità nazionale specifica a supporto della competitività e accessibilità aerea dei territori;
- Classificare gli aeroporti in relazione ai livelli di con-accessibilità e ai potenziali di sviluppo;
- Individuare prioritari interventi di adeguamento e transizione green, le modalità di integrazione degli stessi nei master plan aeroportuali e le aree di incentivazione e le modalità di indirizzo e monitoraggio di tale transizione; in particolare, fornire un set di indicatori che guidino le scelte e le tempistiche dei nuovi sviluppi;
- Fornire uno strumento che consenta all'ENAC di effettuare una valutazione multidimensionale sulla qualità della crescita e sulla resilienza e flessibilità dei piani di sviluppo aeroportuali.

La proposta di PNA, che segue gli indirizzi delle “Linee guida” predisposte da ENAC, suddivide il territorio nazionale in “(...) otto contesti di gestione multipla di aeroporti che contestualmente alla contiguità geografica degli aeroporti identificano reti aeroportuali di fatto. Questi otto sistemi includono complessivamente 21 aeroporti (...)”.

Il territorio della Città metropolitana di Roma Capitale, è interessato dal “Sistema Aeroportuale Romano/Laziale: Composto dagli aeroporti di Roma Fiumicino (FCO) e Ciampino (CIA), il sistema aeroportuale Romano / Laziale serve la capitale e la regione del Lazio”. In relazione a questo Sistema il Rapporto Preliminare precisa che “con un totale di oltre 49 milioni di passeggeri al 2019, è il maggior sistema aeroportuale del Paese. Il bacino di utenza copre l'intera Regione ma per apporto di connettività, e come principale riferimento intercontinentale, si estende ai territori limitrofi dell'Umbria, della Toscana e della Campania. La popolazione residente raggiungibile entro due ore è pari a 7,4 milioni ed il prodotto interno lordo equivale a 248 miliardi”.

Dall'analisi territoriale affrontata nel terzo capitolo del Rapporto Preliminare e sintetizzata soprattutto nel grafico intitolato “contributo alla con-accessibilità per aeroporto”, si evidenzia che, se lo scalo di Fiumicino si conferma insieme all'Aeroporto di Milano Malpensa il principale polo aeroportuale italiano, Ciampino risulta avere una connotazione di “specializzazione e riferimento molto locale”.

Per quanto concerne l'analisi della coerenza esterna del Piano/Programma Piano Nazionale degli Aeroporti (P.N.A.) in relazione alla pianificazione pertinente, non risulta tra i Piani considerati il Piano Territoriale Provinciale Generale (P.T.P.G.) approvato con D.C.P. n. 1 del 18 gennaio 2010,





Il Dirigente, Dott. Marco Cardilli

rispetto al quale questo Servizio della CMRC ha la competenza al rilascio del parere di compatibilità di cui all'art. 20, C. 5 del Dlgs 267/2000, “(...) nel caso di varianti ai PRG vigenti, escluse quelle di cui ai punti 1 e 1bis della L.R. n. 36/87, limitatamente alle aree oggetto delle varianti medesime”, come indicato all'art. 3, c.8 delle N.A. del PTPG.

Come precisato nella stessa Relazione del Piano Territoriale Provinciale Generale, “Il PTPG è redatto secondo l'art. 20 del D.Lgs. 267/00 (ex art. 15 della L. 142/90) e secondo gli art.li da 18 a 26 della L.R. 38/99 e successive modificazioni, con contenuti di piano territoriale di coordinamento”.

In estrema sintesi, il PTPG è articolato in quattro Sistemi:

- Sistema Ambientale, per il quale, come precisato ai commi 1 e 2 dell'art. 10 delle N.A. del PTPG,
 - Le norme del sistema ambientale hanno ad oggetto i seguenti temi che trovano il riferimento territoriale nei seguenti elaborati grafici del PTPG:
 - difesa e sicurezza del territorio e delle acque: Tav.le RTsad da 3.1 a 3.8;
 - rete ecologica provinciale: Tav.le TP2; TP2.1; RTsat da 4.4 a 4.6;
 - ambiti e regimi di tutela vigenti o segnalati: Tav.le TP2; Rtsar5;
 - tutela paesistica; beni vincolati ai sensi del D.Lgs. n. 42/04 e s.m.i.:Tav.RTsat6;
 - territorio agricolo e paesaggi rurali: Tav.le TP2; RTsaa8.2 e 8.3.
 - costruzione storica del territorio e del paesaggio: Tav. RTsas7;
 - L'integrazione dei temi sopra indicati costituisce la “matrice ambientale” del territorio provinciale e unitamente alla Rete Ecologica Provinciale (REP) ed alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) si pone come riferimento per la valutazione della compatibilità e sostenibilità degli strumenti di pianificazione subordinati, degli interventi di trasformazione, per la redazione delle Agende 21 e per la formulazione dei “bilanci ambientali” locali di gestione delle risorse.
- Sistema Morfologico Insediativo, per il quale “il PTPG esprime direttive morfologico-spaziali di carattere intercomunale riferite all'intera costruzione metropolitana e direttive riferite alle costruzioni componenti urbane, territoriali e specializzate in cui risulta articolata la Provincia” (art. 39, c. 3 delle N.A. del PTPG);
- Sistema Insediativo Funzionale, per il quale, come precisato all'art. 61 delle N.A. del PTPG, “Obiettivo del Piano è favorire l'efficienza, la modernizzazione e lo sviluppo con modalità strategiche dei sistemi funzionali e produttivi della provincia (...) attraverso:
 - l'organizzazione e lo sviluppo dell'offerta delle sedi per le funzioni strategiche metropolitane e per quelle di servizio generali di interesse provinciale e intercomunale;
 - l'organizzazione e lo sviluppo dell'offerta delle sedi e dei servizi connessi al ciclo della produzione e distribuzione delle merci”;
- Sistema della Mobilità per il quale, come precisato nell'art. 75, c. 2 delle N.A. del PTPG, “il PTPG individua e organizza il sistema della mobilità di interesse provinciale in riferimento alle seguenti componenti:
 - Grande Rete ferroviaria, stradale, portuale e aeroportuale;
 - Rete di base della provincia metropolitana;
 - Rete ferroviaria di base e corridoi del Trasporto Pubblico Locale della provincia metropolitana,
 - Rete stradale di base (1° e 2° livello) della provincia metropolitana.



Il Dirigente, Dott. Marco Cardilli

Circa il Sistema Ambientale, l'art. 8 delle N.A. del PTPG al comma 3 specifica che "La Rete Ecologica Provinciale (REP) e gli indicatori obiettivo ambientali di ciascuna Unità Territoriale Ambientale (UTA) costituiscono il riferimento per la governance ed il monitoraggio della sostenibilità ambientale del Piano nel tempo e la valutazione ai fini del parere provinciale di compatibilità delle proposte progettuali in attuazione del PTPG e delle relative operazioni mitigative o compensative".

La REP, definita dagli artt. 24 e 25 delle N.A. del PTPG, si articola in due componenti fondamentali, definite in base ai livelli di ricchezza di biodiversità (emergenze floristiche, vegetazionali e faunistiche), di qualità conservazionistica e biogeografica e di funzionalità ecologica, la *Componente primaria* (CP) e la *Componente secondaria* (CS);

La *Componente Primaria* (CP), caratterizzata da ambiti di interesse prevalentemente naturalistico, è formata da:

- *Aree core*; Corrispondono ad ambiti di elevato interesse naturalistico, in genere già sottoposti a vincoli e normative specifiche, all'interno dei quali è stata segnalata una "alta" o "molto alta" presenza di emergenze floristiche e faunistiche (in termini di valore conservazionistico e biogeografico).
- *Aree buffer*; Sono serbatoi di biodiversità di area vasta, in prevalenza a contatto con aree *core*, caratterizzati dalla presenza di flora, fauna e vegetazione di notevole interesse biogeografico e conservazionistico. Comprendono prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale e seminaturale e svolgono anche funzione di connessione ecologica.
- *Aree di connessione primaria*. Le aree di connessione primaria (connessione lineare e landscape mosaic) comprendono prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale, seminaturale e agricolo, il reticolo idrografico, le aree di rispetto dei fiumi, dei laghi e della fascia costiera e i sistemi forestali.

La *Componente Secondaria* (CS), caratterizzata in prevalenza da ambiti della matrice agricola, svolge una prevalente funzione di connessione ecologica (sia lineare che di paesaggio) e di connettività tra gli elementi della REP ed i sistemi agricolo ed insediativi. Essa è formata da:

- *Nastri verdi*; i Nastri verdi (*landscape mosaics*) corrispondono a vaste porzioni di Territorio Agricolo Tutelato, spesso contigue sia alla matrice naturalistica che a quella insediativa. Oltre ad avere una elevata valenza di discontinuità urbanistica, risultano essenziali per garantire la funzionalità ecologica della REP.
- *Elementi lineari di discontinuità*"; gli Elementi di discontinuità lineare, caratterizzati da ambiti poco estesi in parte interessati dal sistema agricolo ed in parte elementi di discontinuità del sistema insediativo, sono essenziali per garantire la funzionalità della REP in situazioni di elevata antropizzazione.

L'ambito di applicazione della disciplina della REP si evince dal combinato disposto degli articoli 26, 27 e 28 della NdA.

Circa il Sistema della Mobilità, con particolare riferimento al trasporto aereo, l'articolo 81 delle N.A. del P.T.P.G. indica quanto segue:

Il PTPG in relazione ai previsti incrementi dei flussi del traffico passeggeri/merci che interesseranno l'Aeroporto di Fiumicino e Cargo City, persegue l'efficienza delle due strutture migliorandone l'accessibilità metropolitana e regionale con i servizi FM e FR passanti e con gli altri interventi infrastrutturali. Parte dei flussi di Fiumicino e di quelli derivanti dal contenimento dell'espansione dei traffici dell'aeroporto di Ciampino potranno essere assorbiti dai previsti aeroporti di



Il Dirigente, Dott. Marco Cardilli

Viterbo e di Frosinone. Gli altri aeroporti presenti nella Provincia (es. Guidonia, Pratica di Mare, Furbara) possono essere destinati all'aviazione generale e ai servizi militari e civili, in modo da integrare Aeroporti di Roma-AdR.

In assonanza con quanto riportato al citato articolo 81, l'art. 90, “Operazioni ed interventi da promuovere prioritariamente”, in relazione al trasporto aereo indica quanto segue:

- *Potenziamento del ruolo internazionale dell'Aeroporto di Fiumicino e miglioramento dei servizi e dell'accessibilità in forma integrata nell'ambito del PSM2;*
- *Specializzazione dell'aeroporto di Ciampino e miglioramenti dei servizi, accessibilità ed idonei interventi di mitigazione ambientale;*
- *Avvio dell'utilizzazione di aeroporti provinciali e regionali di supporto per i trasporti di livello interregionale.*

Le indicazioni del PTPG sopra riportate, pur se formulate alcuni anni addietro, in linea di massima seguono la direzione delineata dal PNA ma, ai fini delle valutazioni proprie della fase di scoping, è necessario che siano tenuti in considerazione gli indicatori di cui all'art. 55 delle N.A. del PTPG.

Con particolare riferimento agli indicatori ambientali (stato di conservazione, frammentazione, complessità, isolamento) che consentano di valutare gli impatti delle previsioni del PNA sulla Rete Ecologica Provinciale (REP), dovranno essere adottati i seguenti specifici indicatori di stato/pressione sull'ambiente, finalizzati all'individuazione degli usi compatibili con la specifica disciplina della REP:

- numero ed estensione delle componenti di rete ecologica interessate dalle previsioni degli interventi che costituiranno variante urbanistica;
- grado di incidenza degli interventi sulla conservazione della rete ecologica (% di superficie occupata da interventi rispetto alla superficie complessiva occupata da componenti della REP).

Detti indicatori possono contribuire alla definizione di dettaglio degli indicatori elencati nella Tabella 5-5: *Matrice di correlazione tra obiettivi ambientali e indicatori proposti*, con particolare riguardo agli indicatori al consumo di suolo, alla tutela delle aree di pregio e alla tutela delle aree di pregio per la biodiversità.

E' necessario considerare gli impatti delle scelte operate dal PNA sul sistema della logistica e della mobilità determinati dalla trasformazione che prevedibilmente interesserà soprattutto lo scalo di Ciampino, con la conseguente esigenza di inserire nel Rapporto Ambientale adeguate analisi al riguardo e formulazioni di scenari alternativi. Il possibile incremento di consumo energetico che potrebbe derivare da spostamenti significativi delle piattaforme logistiche richiede una attenta valutazione soprattutto in relazione all'indicatore “Int. 05 – *Riduzione dei consumi energetici*” dell'Obiettivo OA7 – *perseguire efficientamento energetico*”, riportato nella citata Tabella 5-5. In modo analogo, occorre valutare eventuali incrementi di consumo di suolo che dovessero derivare dalla mutata esigenza di aree da destinare alla logistica, da monitorare in modo particolare mediante l'indicatore “It 05 – *consumo di suolo*” dell'Obiettivo OA2 – *limitare uso risorse non rinnovabili*” della stessa Tabella 5-5.

Riguardo al comparto aerospaziale, il Rapporto Ambientale del PNA dovrebbe prendere in considerazione la Città di Colleferro, polo di eccellenza nel comparto aerospaziale, nominata “*Capitale europea dello spazio 2022*” lo scorso 29 gennaio 2022, che sta catalizzando la filiera produttiva e di ricerca



Il Dirigente, Dott. Marco Cardilli

del settore. Occorre considerare l'incidenza del Polo aerospaziale di Colleferro nel contesto locale e nazionale mediante l'utilizzo degli indicatori di cui alla *Tabella 5-5*, con particolare riferimento all'int. 12, *“Indotto occupazionale”* dell'Obiettivo “OA14 – *Perseguire miglioramento aspetti socio economici*”.

Si ritiene infine opportuno che, prima della definitiva adozione del PNA, siano previsti momenti di confronto fra ENAC, Città metropolitana di Roma Capitale, Roma Capitale e Regione Lazio riguardo all'approfondimento tematico di raffronto tra il PNA e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), sia di Roma Capitale (approvato) sia della Città metropolitana di Roma Capitale (in corso di redazione), nonché con il Piano Regionale del Trasporto della Mobilità e della Logistica (PRTML) adottato dalla Regione Lazio.

l.v.c./mr/MP/MC

Visto:
IL DIRETTORE
Arch. Massimo Piacenza
(Firmata digitalmente)

IL DIRIGENTE
Dott. Marco Cardilli
(Firmata digitalmente)

Ai sensi dell'art. 21 del D.lgs. 82/2005 e s.m.i., si attesta che il presente atto è un documento informatico originale firmato digitalmente, registrato e conservato presso il Servizio scrivente. Rispetto all'apposizione della firma digitale, il presente documento è stato modificato per la sola apposizione della segnatura di protocollo

